



SEGURANÇA

EXAME TOXICOLÓGICO
AJUDA A DIMINUIR
NÚMERO DE ACIDENTES

SAFRA 2017

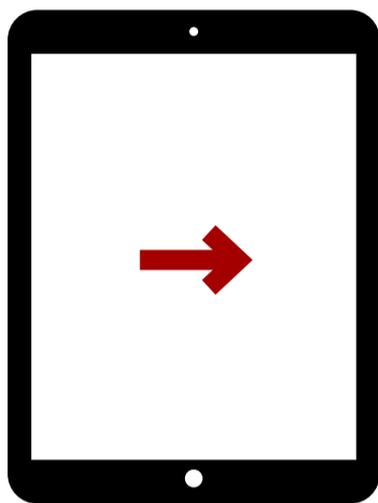
A DURA ROTINA DE
QUEM TRANSPORTA A
CANA-DE-AÇÚCAR

Primeiro autônomo brasileiro

Caminhão da Volvo tem precisão de 2,5 centímetros no trajeto pré-determinado

navegue

NO SEU TABLET ou COMPUTADOR



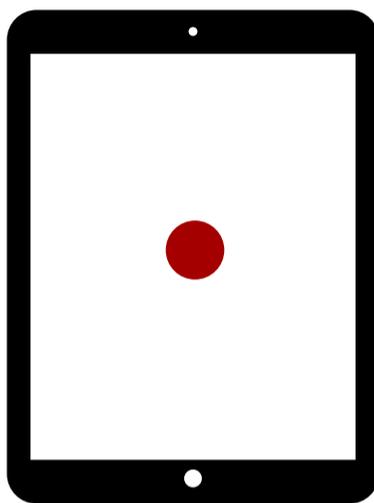
NAVEGAÇÃO

NO TABLET

Deslize na horizontal ou toque nas laterais para navegar entre as páginas.

NA WEB

Clique nas laterais

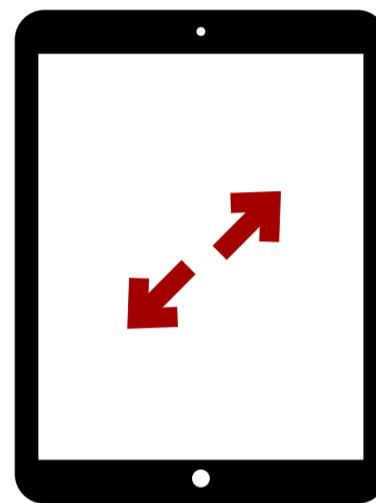


MENU

Toque uma vez para visualizar o menu da revista.

NA WEB

Clique no botão no canto superior direito



ZOOM

NO TABLET

Junte e separe os dedos para zoom out e in.

NA WEB

Utilize normalmente os recursos do seu equipamento



Clique para ver INFORMAÇÃO EXTRA, EM TEXTO OU IMAGENS.



Clique para acessar LINKS EXTERNOS. Eles também podem estar no texto, em expressões como "clique aqui".



Indica um ÁUDIO. Clique para ouvir.



Clique para MANDAR UM EMAIL.

expediente

DIRETORA

Dilene Antonucci

EDIÇÃO

Dilene Antonucci (Mt 2023)
Nelson Bortolin e Chico Amaro

PROJETO ORIGINAL

Andreo Monteiro

COMERCIAL

Mariana Antonucci
mariana@cargapesada.com.br
Carlos Correa
carlos@cargapesada.com.br

PROJETO GRÁFICO

adoro design
eutambem@adorodesign.com.br

DIAGRAMAÇÃO

Thaila Sayuri Nagazawa

CONTATO

AMPLA EDITORA
Avenida Maringá, 813 – sala 503
86060-000 - Londrina – PR
Fone: (43) 3327 1622
redação@cargapesada.com.br
www.cargapesada.com.br

04

Segurança

Exame toxicológico ajuda a reduzir acidentes nas federais

12

Safra 2017

Carga Pesada e Mercedes-Benz ouvem transportadores do setor sucroalcooleiro

20

Chile

Transportadora comemora 15 anos sem acidentes

26

Brasmaq Metalúrgica

Fábrica produz válvulas de segurança para tanque de combustíveis e protetores de quinta-roda

06

Tecnologia

Caminhão autônomo evita pisoteamento de brotos e aumenta produtividade da cana

18

Resende

Novo campo de provas da MAN agiliza desenvolvimento de veículos

24

Adrenalina

2ª edição do Slalom Truck Race será em novembro, no Grande Parada, em Arapongas (PR)



Exame toxicológico ajuda a reduzir acidentes

Número de ocorrências com caminhões nas rodovias federais caiu mais que o tráfego

NELSON BORTOLIN

Pouco mais de um ano após sua implantação, em março de 2016, o polêmico exame toxicológico do fio de cabelo parece estar alterando a realidade. Somente nas estradas federais, a quantidade de acidentes com caminhões caiu 26% em 2016. Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), foram 34.770 casos. No ano anterior, haviam sido 47.010.

Não se pode atribuir a queda apenas ao teste. Também diminuiu o tráfego de veículos de carga, devido à crise – e isso influi no número de acidentes. Segundo a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), em 2016 houve uma queda de 6% no número de caminhões que circularam em estradas pedagiadas no Brasil.

Tentando descobrir se o tal exame influiu muito ou pouco na redução dos acidentes, procuramos informações no Plano de Contagem de Tráfego, disponíveis no site do DNIT. Ali é difícil fazer comparações porque, na maioria dos pontos, a contagem foi feita em meses diferentes num ano e no outro. Como se

Acidentes com caminhões no Brasil			
	2015	2016	Evolução (%)
JAN	4.645	3.111	-33
FEV	4.246	2.926	-31
MAR	5.256	3.138	-40
ABR	4.611	2.972	-36
MAIO	5.074	2.830	-44
JUN	4.240	3.019	-29
JUL	3.290	2.977	-10
AGO	3.145	2.965	-6
SET	2.872	2.684	-7
OUT	3.204	2.736	-15
NOV	3.065	2.532	-17
DEZ	3.362	2.880	-14
TOTAL	47.010	34.770	-26

Fonte: PRF

pode verificar no quadro, as reduções de tráfego mais expressivas ocorreram na BR-153, no Rio Grande do Sul. Fizemos as contas de 25 trechos e deu uma queda, no conjunto, de 11,3% no tráfego de veículos pesados.

Em alguns casos, deu para fazer uma comparação direta entre a redução do tráfego e de aci-

	TOTAL	POSITIVOS	NEGATIVOS	% DE POSITIVOS
MAR	28.313	196	28.117	0,6
ABR	72.832	658	72.174	0,90
MAIO	64.963	740	64.223	1,14
JUN	74.077	721	73.356	0,97
JUL	92.167	1.053	91.114	1,14
AGO	147.756	2.488	145.268	1,68
SET	139.874	2.695	137.179	1,93
OUT	158.951	3.132	155.819	1,97
NOV	147.561	2.868	144.693	1,94
DEZ	115.654	1.713	113.941	1,48
TOTAL	1.042.148	16.264	1.025.884	1,56

Fonte: Denatran

dentos. Na BR-040, em Minas, queda de 11,4% no tráfego no primeiro quadrimestre de 2016 em relação ao mesmo período de 2015 e queda de 22,6% nos acidentes nas mesmas datas.

MENOS HABILITAÇÕES

As emissões de CNHs nas categorias C, D e E, para as quais são exigidos os exames toxicológicos, também caíram bastante. Não se sabe um número nacional, mas o Detran do Rio Grande do Sul informou que emitiu 43.938 carteiras de março a dezembro de 2016, ante 67.256 em 2015. Queda de 35%. Na hora de renovar seus documentos, parte dos motoristas que tem carteiras C,

D e E está migrando para A e B. O que não se sabe é quantos fazem isso porque o exame toxicológico é caro (R\$ 300) ou porque o resultado daria positivo.

De março a dezembro do ano passado, segundo o Denatran, foram realizados pouco mais de 1 milhão de exames no País. Somente 16,2 mil, ou 1,56%, deram positivo.

Seja como for, o exame divide opiniões. A PRF acha que ele ajudou na redução dos acidentes, mas lembra também que a crise influenciou no resultado **(Clique aqui para ver o que diz a assessoria)**. Entre as lideranças do transporte, tem até quem recorreu à Justiça

para tentar derrubá-lo **(Leia mais a respeito)**.

Para o diretor da Transportadora Pedra Branca, Paulo Alves Ferreira, mais importante que o exame é o controle da jornada de trabalho **(Veja entrevista clicando aqui)**.

O que fazer com o motorista quando ele apresenta resultado positivo é outra questão que tem preocupado as empresas. **Conheça as opiniões do Ministério Público e do advogado do Setcepar.**

Tráfego de caminhões nas federais

BR-116, KM 560 (MG)	2015	2016	VARIAÇÃO (%)	BR-101, KM 339 (SC)	2015	2016	VARIAÇÃO (%)	BR-040, KM 339 (SC)	2015	2016	VARIAÇÃO (%)	BR-116, KM 56 (SP)	2015	2016	VARIAÇÃO (%)
JAN	61.498	55.970	-9,0	JAN	216.146	195.619	-9,5	JAN	51.105	43.082	-15,7	JAN	379.542	296.596	-21,9
FEV	55.139	52.237	-5,3	FEV	196.395	196.350	0,0	FEV	49.110	42.941	-12,6	FEV	343.947	311.518	-9,4
MAR	63.713	58.267	-8,5	MAR	250.181	213.001	-14,9	MAR	58.995	51.433	-12,8	MAR	390.384	356.556	-8,7
ABRIL	55.824	54.663	-2,1	ABRIL	215.064	155.890	-27,5	ABRIL	53.273	49.922	-6,3				
BR-153, KM 309 (PR)	2015	2016	VARIAÇÃO (%)	BR-101, KM 401 (RJ)	2015	2016	VARIAÇÃO (%)	BR-153, KM 452 (RS)	2015	2016	VARIAÇÃO (%)	BR-262, KM 561 (MS)	2015	2016	VARIAÇÃO (%)
FEV	8.227	12.617	53,4	JAN	88.996	86.595	-2,7	MAR	47.449	31.609	-33,4				
MAR	13.442	14.238	5,9	FEV	76.409	86.275	12,9					MAR	21.548	16.774	-22,2
ABRIL	11.564	12.770	10,4	MAR	90.451	93.942	3,9	ABRIL	44.684	31.761	-28,9				

Fonte: DNIT

Caminhão autônomo *aumenta produtividade*

Produzido para o setor sucroalcooleiro, VM grava mapa da lavoura e, com precisão de 2,5 centímetros, evita pisoteamento dos brotos da cana

Absoluta precisão na colheita da cana é o que oferece o primeiro caminhão autônomo produzido no Brasil. Quem esteve no lançamento do veículo em junho, em Maringá, pode observar seu funcionamento numa lavoura da Usaçucar -

Usina Santa Terezinha. Com o mapa da área gravado em GPS, o Volvo VM Autônomo evita o pisoteamento dos brotos da cana. Estima-se que 12% da produção nacional desta cultura seja desperdiçada devido ao problema. O veículo lançado pela marca

sueca tem precisão de 2,5 centímetros em seu trajeto e é capaz de reduzir 4% deste prejuízo.

Para se ter uma ideia, se todos os 400 caminhões que fazem o transbordo da cana na Usaçucar utilizassem o novo caminhão, a economia anual para a empresa seria de R\$ 50 milhões.



É que as soqueiras resultantes da colheita vão se transformar novamente em pés adultos nas safras subsequentes. O replantio canavieiro é feito a cada cinco anos, com uma média de cinco safras por plantio.

Como a colheita ocorre num período curto de tempo, o trabalho tem que ser feito 24 horas por dia, sete dias por semana. Devido à severidade própria da operação, da pouca visibilidade noturna e

da palha que cai sobre o solo, o motorista não consegue conduzir o veículo de forma precisa a evitar o pisoteamento.

“No caminhão normal, o motorista faz o trabalho no olho. Não tem dirigibilidade constante e acaba passando por cima da cana, trazendo impacto negativo na produtividade”, relata o presidente da usina, Paulo Meneghetti.

O operador de tratores da usina, Leonardo Domiciano, mostrou à

reportagem da Carga Pesada como o veículo funciona. Ele fica na boleia só acompanhando o caminhão trabalhar sozinho. Se houver algum imprevisto, como uma pedra no caminho, Leonardo pega no volante e desvia. Ao soltar a direção, o VM volta para a linha traçada no GPS. **Confira nos vídeos da próxima página.**

MARGEM ESTREITA

Diretor de Caminhões da Volvo Brasil, Bernardo



O operador Leonardo Domiciano, mostrou à reportagem da Carga Pesada como o veículo funciona

Fedalto ressalta que o setor sucroalcooleiro opera com larga escala, pois as margens de lucro são estreitas. “Nossa solução garante maior produtividade no campo e mais rentabilidade no negócio”, destaca Fedalto.

O caminhão autônomo foi desenvolvido pelos engenheiros da Volvo no complexo industrial da empresa em Curitiba, no Paraná, em colaboração com os especialistas da marca na Suécia e com os técnicos da Usina Santa Terezinha.

O gerente de Projeto de Engenharia Avançada do grupo, Roberson Oliveira, diz que o caminhão resolve o

problema de precisão, que é “humanamente impossível de conseguir, inclusive nas manobras em marcha ré”.

Depois de o mapa digital do canal ser inserido no computador de bordo, a solução da Volvo reconhece precisamente as linhas da plantação. O papel do condutor é levar o veículo até o início da linha na lavoura, encontrando a rota a ser seguida.

TECNOLOGIAS

O sistema é composto por duas antenas GPS de alta precisão (GNSS/RTK), parte do sistema VDS (Volvo Dynamic Steering, sistema de esterçamento da marca),

dois giroscópios de alta sensibilidade e um display posicionado no interior da cabine do caminhão, que funciona como interface homem-máquina.

Além de parte do VDS da Volvo Trucks, o novo veículo assimilou, por exemplo, o Co-Pilot da Volvo Construction Equipment, e também dispositivos da Volvo Penta e da Volvo Bus, respectivamente para o posicionamento do caminhão nos mapas e para a integração na arquitetura eletrônica do veículo.

O VM Autônomo utiliza a tecnologia RTK (Real Time Kinematics) para geolocalização.



O presidente da Usina Santa Terezinha, Paulo Meneghetti, fala dos ganhos em produtividade

Usando unidades de medição de inércia, os chamados giroscópios, o sistema identifica detalhadamente a inclinação e o deslocamento do veículo.

O controle lateral do caminhão é preciso, justamente para que os pneus não passem por cima das soqueiras.

BENEFÍCIOS REAIS

Para o presidente do Grupo Volvo América Latina, Wilson Lirmann, a automação vai levar a um cenário de mais produtividade, segurança, eficiência energética e menos impacto ambiental no setor de transporte. Segundo ele, estes são “benefícios reais” para os transportadores de

maneira mais específica e também para a sociedade como um todo.

“Somos reconhecidos mundialmente por soluções de transporte inovadoras. Este é mais um lançamento que vai revolucionar o transporte no agronegócio brasileiro, um dos mais competitivos do mundo”, declara.



Vídeo institucional da Volvo mostra em detalhes toda tecnologia do primeiro caminhão autônomo brasileiro

**SÓ A PAIXÃO
PELA
ESTRADA
SUPERA
A ESTRADA.**





Seu mundo não pode parar

Na rota da cana, caminhão tem que rodar

**RALFO FURTADO, VIVIAN
GUILHEM E DILENE
ANTONUCCI**

Eficiência e alta produtividade são palavras-chave na movimentação da safra de cana. Não é para menos: enquanto na safra de grãos é preciso transportar cerca de 200 milhões de toneladas, na cana, embora as distâncias sejam menores, o tamanho do desafio é três vezes maior: 600 milhões de toneladas.

A colheita começou em março/abril e vai até o final do ano. Como as chuvas de maio complicaram a vida

dos canavieiros tanto em São Paulo como no Paraná, é hora de tirar o atraso.

Se na rota da safra de grãos em Mato Grosso o dia a dia dos caminhoneiros inclui longas esperas para carregar e descarregar, na rota da cana a realidade é bem diferente. Com a mecanização da colheita, a cana picada não pode ficar muito tempo na roça para

não perder qualidade. Então ela é colhida e já vai para as carretas, num sistema conhecido como bate e volta.

Foi para conhecer de perto esta rotina de 24 horas diárias de trabalho, sem descanso, que o projeto [AS ESTRADAS FALAM, A MERCEDES-BENZ OUVE E A REVISTA CARGA PESADA PUBLICA](#) visitou duas usinas em São Paulo e uma no Paraná, em maio.



SAÍDA DE VEÍCULOS LONGOS



Pedras, objetos cortantes, parafusos... Pneu sofre!

Nos últimos dois anos, a Raízen reduziu de 236 para apenas oito o número de empresas contratadas para operar no transporte da cana. Um dia antes da nossa viagem começar no interior de São Paulo, a Mercedes-Benz, nossa parceira neste projeto, anunciou a venda de 524 caminhões para a empresa, que é maior produtora de etanol do mundo e maior exportadora de açúcar no mercado internacional.

Neste negócio, que certamente será um dos maiores do ano, foram vendidos 286 veículos Atego 2730 6x4 e 238 Axor 3344S 6x4. A Imediato Transportes, que integra o pool da Raízen abastecendo usinas em Barra Bonita e Igarapava (SP), ficou com 46 caminhões. Com isso, o Grupo Imediato, que atua também na distribuição para embarcadores como Ambev e Unilever, passou a contar com uma frota de 950 caminhões.

Segundo o gerente de operações Marcelo Silva, responsável pela lo-

gística canavieira, ao lado do diesel, o custo com pneus está entre os mais elevados da operação: “As estradas de terra têm pedras e as vias mestras são utilizadas como rota alternativa por automóveis e caminhões. Esses veículos vão deixando parafusos, pedaços de peças e objetos cortantes por onde passam. Isso tudo causa grandes estragos nos pneus”.

Outro desafio é manter a frota rodando sem paradas não programadas: “Nós rodamos 24 horas por dia, sete dias por semana, abastecendo as usinas com matéria-prima. Se um caminhão tiver algum problema, como são estradas de terra sem rotas alternativas, quem vem atrás também para e toda a logística fica comprometida”.

Nesta operação severa, onde conjuntos articulados, em geral, tracionam cargas de 60 a 100 toneladas numa viagem, o mesmo caminhão pode ser operado por três motoristas num dia, em turnos de oito horas cada um.



O caminhoneiro Marcelo Aragão explica como é a rotina de quem trabalha na colheita da cana

“Engatou no automático, ele trabalha sozinho”

As caixas automatizadas estão ganhando espaço em todos os segmentos do transporte de cargas. Empresários e motoristas reconhecem as vantagens desta tecnologia.

É o que se ouve também na Andrade Transportes, outra empresa que faz a logística da Raízen na usina da cidade de Rafard, região de Piracicaba. Seu diretor Marco Andrade diz que “o câmbio automatizado melhora os índices de consumo, o conforto do motorista e, principalmente, dá mais segurança na operação”.

O caminhoneiro Marcelo Aragão reforça: “O Axor 3344 é um ótimo caminhão, muito confortável. Engatou no automático e não preciso mais me preocupar com nada, ele trabalha sozinho, o sensor de subida decide as melhores marchas. Acabou a história de que câmbio automático não trabalha na cana, no Mercedes trabalha sim”, opina.

Depois de 10 anos transportando cana, Aragão se diz satisfeito com a escolha que fez. “Hoje, como motoristas, nós tiramos o mesmo salário que um professor ou um profissional que se formou na faculdade. Temos ótima infraestrutura de trabalho, assistência médica, para mim e para minha família. Trabalho das seis da manhã às duas da tarde e tiro um salário livre de 2,5 a 3 mil reais livres”, comenta. **(Ver vídeo)**



95% do tempo em estrada de terra

Com 25 anos de experiência no setor, o supervisor agrícola da Usina Melhoramentos, de Jussara (PR), José Carlos dos Anjos, gerencia uma operação que trafega 95% do tempo em estradas de terra. A frota da unidade é de 62 caminhões, sendo 28 próprios e 34 de terceiros, que vão transportar este ano 2,5 milhões de toneladas de cana. Quando visitamos a usina, fazia 30 dias que estava em teste na empresa o novo Axor 3344, sob supervisão da equipe da concessionária Ingá Veículos, de Maringá. A empresa já usava caminhões Mercedes, mas apenas na frota de apoio, como veículos de transbordo de cana.

“O Axor 3344 nos surpreendeu, mostrou uma evolução muito grande em relação aos modelos anteriores que avaliamos”, afirma José Carlos. “Ele tem um trem de força muito eficiente, o conforto da cabine melhorou muito

e em termos de consumo a briga está de igual para igual com outras marcas.”

O motorista Arlei Neri, 29 anos no transporte de cana, concorda. Nunca tinha trabalhado com Mercedes e se surpreendeu. “O caminhão ‘te ensina’ a trabalhar. Se você está no modo manual e erra na escolha de uma marcha, ele corrige. Se você entra em sétima numa subida e atrasa para reduzir para sexta, ele sozinho já pula para a quinta, mesmo no modo mecânico. Isso para mim é show de bola”, afirma.

Robson Rinaldi, encarregado de transportes da Usina Melhoramentos, reforça: “De fato, o Mercedes tem se mostrado um ótimo caminhão, apesar da alta densidade de nossas cargas. É eficiente mesmo em rampas. Além disso, os motoristas estão gostando do conforto da cabine”.



RASTREADOR

ONIXSMART 2 HÍBRIDO

SOLUÇÃO COMPLETA PARA O SEU CAMINHÃO

O OnixSmart 2 é completo e já possui todas as ferramentas necessárias para você conduzir a sua frota com

+

MAIOR

produtividade e

-

MENOR

custo operacional



ONIXSMART 2 HÍBRIDO

— POSSIBILITA —

TROCA DE INFORMAÇÕES

por meio de mensagens de texto livre via satélite, com baixo custo e atende às operações de transportes

NACIONAIS E INTERNACIONAIS

**LIGUE AGORA E SOLICITE
A VISITA DE UM CONSULTOR COMERCIAL**

(43) 3374-3822

vendas@OnixSat.com
(43) 3374.3822

ORBCOMM™
SkyWave

Onix
SAT



MAN agiliza desenvolvimento de novos veículos

Com campo de provas inaugurado em Resende (RJ), montadora reduz de dez anos para três meses o tempo de simulações de seus produtos

Pistas que simulam paralelepípedos, trilhos de trem, “costelas de vaca”, lombadas e pistas esburacadas, além de rampas que podem chegar a 60% de inclinação para testar caminhões como o Constellation 31.320 6x6, desenvolvido para as Forças Armadas. É assim o novo campo de provas da MAN Latin America apresentado em maio – a única pista de testes de caminhões e ônibus

com certificação internacional para avaliar ruídos na América Latina.

A pista apresenta 26 diferentes condições de rodagem. Simulações com veículos, que levariam até 10 anos para desenvolvimento, poderão ser feitas em apenas três meses no novo campo de provas. A Carga Pesada participou de um test drive na pista. **(Veja no vídeo ao lado).**

“Temos mais de 100 caminhões e ônibus Volkswagen e MAN em testes por todo o País. A cada mês, rodamos cerca de 300 mil quilômetros. Por trás disso, temos um time de quase 600 profissionais dedicados ao desenvolvimento de nossos produtos. É um investimento pesado para garantir a qualidade. O novo campo de provas vem dar mais eficiência a esse trabalho”, afirma Roberto Cortes, presidente e CEO da MAN Latin America.

A montadora aproveitou para apresentar a versão 2017/2018 dos



A bordo de um MAN TGX, a editora da Revista Carga Pesada, Dilene Antonucci, percorre a nova pista

caminhões MAN TGX. As principais mudanças estão no design da cabine. Na parte externa, a grade ganhou reforço. O símbolo do leão dos caminhões MAN agora está com um fundo negro. O volante tem novo visual, para agregar a mudança no logotipo.

Na versão 2017/2018 dos caminhões MAN, cores mais claras compõem o interior da cabi-

ne. O marfim é a tonalidade que predomina.

Outra novidade é o sistema de iluminação, com a incorporação de um farol para rodagem diurna — também conhecido como DRL, do inglês Daytime Running Lights. O mecanismo poupa as demais luzes, uma vez que seu acionamento não envolve o restante do sistema de iluminação.

“Com este modelo premium do MAN TGX, estamos buscando foco no negócio de extrapesados. Além de melhorias no produto, temos uma rede de 150 concessionários preparados para atender a todas as demandas deste segmento”, destacou Ricardo Alouche, vice-presidente de Vendas, Marketing e Pós-Vendas.



Rampa com 60% de inclinação é usada no desenvolvimento de veículos militares



Tecnologia Volvo ajuda transportadora a permanecer 15 anos sem acidentes

No transporte de carga refrigerada, a RRC Internacional atravessa a Cordilheira dos Andes 2.500 vezes por ano

Mesmo cruzando a Cordilheira dos Andes 2.500 vezes por ano, numa das estradas mais perigosas do mundo, a transportadora chilena RRC Interna-

cional comemora 15 anos sem nenhum acidente em sua frota de 100 veículos. Foi para conhecer a experiência da empresa, que a Volvo levou a imprensa especializada à cidade

chilena de Portillo, de onde os jornalistas partiram em caminhões da RRC para rodar em alguns trechos da rodovia internacional 60CH, a Cuesta Caracol, que liga o Chile à Argentina.

Com uma frota 100% Volvo, a transportadora atribui à tecnologia em-



Clique aqui e conheça em detalhes a Cuesta Caracol

barcada dos veículos da marca uma das principais justificativas para o fato de ter zerado o número de acidentes. “A tecnologia dos veículos nos permitiu registrar essa marca de 15 anos sem acidentes e nos dá tranquilidade para continuarmos com nossa operação”, afirmou à Carga Pesada o diretor da empresa, Raul Clavero. **Veja entrevista no vídeo abaixo.**

A travessia da cordilheira é considerada uma das 10 rotas mais perigosas do mundo. Com altitude e condições meteorológicas adversas, toda a tecnologia embarcada é

A rota é considerada uma das 10 mais perigosas do mundo

ativada para realizar uma operação segura e eficiente, com mais economia e menos impacto.

A Carga Pesada trafegou por trechos da rodovia a bordo de um Volvo FH 540, equipado com caixa automatizada I-shift e sistemas I-see e Dynafleet para gestão de frotas. O caminhão praticamente faz tudo sozinho. **Veja na próxima página um vídeo com as explicações**

do motorista Mario Magallanes, da RRC.

Segundo o diretor da transportadora, segurança, inovação e qualidade são os três pilares de sustentação da RRC, que se dedica ao transporte de carga refrigerada no Mercosul. Na opinião de Clavero, essas são as três condições básicas para uma empresa manter-se na liderança no mercado.

Empresário Raul Clavero, da RRC Internacional, comenta tecnologia dos veículos



Como funciona a tecnologia Volvo?

Dynafleet

O sistema de online de gerenciamento de frotas da Volvo faz com que a operação do caminhão se torne mais inteligente, segura e eficiente.

A ferramenta auxilia empresas de transportes a ter controle total de suas operações. É possível verificar a localização dos caminhões em tempo real, controlar a quantidade de combustível que está sendo consumida e verificar rotas percorridas, tempos de deslocamento e muito mais. Além da frota, é possível monitorar também o estilo de condução de cada um dos motoristas.

Com o Dynafleet, o empresário pode gerar relatórios a partir de uma ampla gama de parâmetros e descobrir por

que um veículo em particular consome mais combustível do que outro, realizando a mesma operação. Desta forma, o potencial de economia pode ser identificado de forma rápida e mais precisa.

Por outro lado, a função ranking de eficiência de combustível permite comparar o desempenho dos motoristas em detalhe, bem como a busca de tendências ao longo do tempo. A ferramenta é perfeita para o treinamento ativo de motoristas e para controlar o consumo de combustível ao longo do tempo.

I-See

O I-See é uma tecnologia da Volvo que lê a topografia da estrada por onde o caminhão circula e a memoriza. Numa próxima viagem pela mesma rodovia, o



Motorista chileno Mario Magallanes mostra como a tecnologia o ajuda a dirigir em uma das rodovias mais perigosas do mundo, muitas vezes coberta pela neve

dispositivo utiliza os dados para, automaticamente, tornar mais eficiente a troca de marchas e o uso do freio motor, o que permite otimizar a eficiência de combustível e a segurança da operação.

As informações sobre as ladeiras da estrada, por exemplo, são usadas pelo I-See para gerenciar a velocidade e as marchas do caminhão da maneira mais eficiente. Com isso, o caminhão aproveita a energia cinética e economiza até 5% de combustível.

Driver Coaching

Na cabine, o caminhão conta com o Driver Coaching, função que dá dicas ao motorista sobre como dirigir de maneira mais eficiente. Ele fornece uma análise contínua da viagem, para que o motorista possa responder às diversas

condições de transporte. Além disso, permite gerar ranking dos melhores motoristas ao longo do tempo.

VOAR on Call

Ter um pedido de ajuda atendido apertando apenas um botão é um serviço exclusivo que a Volvo oferece aos seus clientes. O serviço on-line está disponível nos caminhões da Linha F a partir de um botão localizado no painel de controle. Diante de qualquer dificuldade no caminho, pressionando o botão VOAR on Call, o motorista se comunica, imediatamente, com um técnico da Volvo. O serviço permite que o técnico acesse as informações do caminhão para diagnosticar o motivo da parada e corrigir falhas técnicas online, graças ao registro no sistema do ID do chassi, posição e códigos de falha.



ADRENALINA



Teaser da segunda edição

FAÇA SUA INSCRIÇÃO

WWW.SLALOMTRUCKRACE.COM.BR

Em novembro, tem Slalom Truck Race

Prova de Arapongas (PR) será no Posto Grande Parada, nos dias 25 e 26

Será realizada nos dias 25 e 26 de novembro, no Posto Grande Parada, em Arapongas (PR), a segunda edição do Slalom Truck Race 2017. Serão 30 competidores a disputar um

automóvel Volkswagen Up zero quilômetro. Destinada a empresários do setor de transporte e caminhoneiros, a prova consiste em baliza cronometrada entre cones com um cavalo mecânico. Quem realiza

o menor tempo médio torna-se campeão.

Os interessados em participar das provas devem preencher o pré-cadastro, ***clikando aqui***.

As inscrições custam R\$ 1.950 e é preciso ter habilitação nas categorias C, D ou E. Restam poucas vagas.

Veja como foi a prova em 2016





As estrelas falam.
E hoje estão homenageando
alguém muito especial.

Feliz dia do Motorista. [#OrgulhoDeSerCaminhoneiro](#)

> Conheça os nossos produtos



De olho na segurança do caminhão

Fábrica com sede em São Marcos (RS) produz válvulas de segurança para tanque de combustível e protetores de quinta-rodas

Válvulas de segurança, protetores de quinta-rodas e bombas para transferência de Arla 32. Esses são os principais produtos aos quais a Brasmaq Metalúrgica, com sede em São Marcos (RS), se dedica a fabricar. Criada em 1987, a empresa aposta na inovação e no aprimoramento dos processos internos para enfrentar

a crise. E o resultado tem sido promissor, pois vem experimentando um crescimento constante de cerca de 20%, nos últimos quatro anos.

Diretor da Brasmaq, Andrei Veronese conta que a área física da fábrica foi ampliada de 1.350 para 2.227 metros quadrados, o que permitiu a modernização da linha de produção com ferra-

mentas e dispositivos de alta produtividade. “Também implantamos a ISO 9001:2015 para garantir melhor qualidade aos nossos clientes”, afirma.

As válvulas para tanques de caminhões evitam o derramamento de diesel nas estradas e também o furto de combustível **(ver vídeo)**. “Nossa válvula de segurança fecha o bocal do tanque automaticamente quando em contato com o combustível”, conta.

Clique aqui para saber mais sobre os produtos Brasmaq.

VÁLVULA DE
SEGURANÇA
DE COMBUSTÍVEL

**Respeito:
uma carga que todo caminhoneiro
merece carregar.**

Minha escolha faz a diferença no trânsito.



Pesquisa feita pela Volvo alerta que a falta de respeito é um dos grandes problemas enfrentados pelos motoristas de caminhão. Junte-se a nós em uma campanha de valorização desses profissionais que transportam tudo o que se produz no Brasil e trazem prosperidade ao país.

www.volvo.com.br

VOLVO



Últimos dias, últimas unidades.

**Todos modelos
à pronta entrega.**

E 1 ano de wi-fi grátis.

**0,99^{*}%
A.M.**



**Caminhões
Ônibus**

► Clique e confira.